

Gemeinsame Stellungnahme der im Forum Wassersport des Deutschen Olympischen Sportbundes zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände zum 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV)

Einleitung

Die WSV soll in einer grundlegenden Verwaltungsreform neu strukturiert werden. Die Reformüberlegungen sehen eine „Priorisierung auf das Hauptnetz und die gewerbliche Schifffahrt“, eine Netzkategorisierung sowie „Konzentration der Ressourcen auf Wasserstraßen mit hoher Verkehrsfunktion“ nach Maßgabe der darauf transportierten Gütermengen vor.

Der 5. Bericht des BMVBS an den Deutschen Bundestag lässt nicht klar erkennen, welche konkreten Auswirkungen die WSV-Reform, die Priorisierung und die Ressourcenkonzentration auf die verkehrsbehördliche Betreuung der Kleinschifffahrt, insbesondere die Sportschifffahrt und die Freizeitschifffahrt und den Betrieb, die Unterhaltung und die bedarfsgerechte Entwicklung der von dieser Verkehrsgruppe genutzten Bundeswasserstraßen, Verkehrsanlagen und Verkehrseinrichtungen haben werden.

Wassersport und Wassertourismus sind auf den Erhalt und die Modernisierung eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes elementar angewiesen. Die Belange der mindestens sieben Millionen Wassersportler in Deutschland, (manche Analysen sprechen sogar von bis zu 17 Millionen Wassersportlern, Quelle: Deutscher Tourismusverband) müssen angemessen gewahrt bleiben.

Die Erreichung der Ziele der Bundestagsinitiativen zur Verbesserung des Wassersports und des Wassertourismus in Deutschland hängt entscheidend davon ab, dass die deutschen Bundeswasserstraßen auch weiterhin für die Sportschifffahrt zur Verfügung stehen. Bevor das noch ausstehende Konzept der Bundesregierung zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus vorgelegt und beraten wurde, sollten keine Tatsachen geschaffen werden, die eine Umsetzung des Konzeptes unmöglich machen.

Forderungen

1. Erhaltung der Bundeswasserstraßen auch für Kleinschifffahrt, Sport- und Freizeitverkehr

Das Ziel der Reform ist dahingehend zu konkretisieren, dass die Verkehrsverwaltung auch weiterhin **allen** Verkehrsteilnehmern zu dienen hat.

Gem. Art 74 Abs. 1 Nr. 21 i.V.m. Art 89 Abs. 2 des Grundgesetzes erstreckt sich die hoheitliche Verwaltungsaufgabe des Bundes auf die Seewasserstraßen und die dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes. Die zum Zweck der Priorisierung des künftigen Personal- und Ressourceneinsatzes vorgenommene Netzkategorisierung nach Maßgabe der transportierten Gütermenge darf nicht dazu führen, dass sich die WSV der Nicht-Güterschifffahrt nicht mehr widmet oder deren Belange vernachlässigt. Eine derartige Reduzierung der Aufgabenwahrnehmung würde dem umfassenden Verfassungsauftrag des Bundes widersprechen. Sportschifffahrt und Freizeitschifffahrt sind Teil der Schifffahrt. Ihre verkehrlichen Belange sind gleichberechtigt zu wahren.

Der verfassungsrechtliche Verwaltungsauftrag des Bundes umfasst sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr. Er verlangt die Gewährleistung der durchgängigen Befahrbarkeit und der Verbindungen zum regionalen und internationalen Netzwerk der Wasserstraßen, wie auch die sichere Erreichbarkeit der Häfen und Liegeplätze sowie die sichere Nutzbarkeit von Schifffahrtsanlagen und -einrichtungen.

2. Erhaltung der Infrastruktur auch für den Sport- und Freizeitverkehr

Tausende gemeinnützige Wassersportvereine sind mit ihren Sportaktivitäten existenziell auf die Nutzung von Wasserstraßen und Seen, d.h. des öffentlichen Raums, angewiesen. Die Sportler sind dabei zugleich Verkehrsteilnehmer und Nutzer von Verkehrsanlagen und -einrichtungen zu Wasser.

Die Sportschifffahrt ist - wie alle anderen Verkehrsgruppen - auf fahrzeuggerechte Einrichtungen und Anlagen im Netzwerk der Bundeswasserstraßen angewiesen. Schleusen, Anlegestellen, Umtrageeinrichtungen, Warteanlagen und öffentliche Häfen des Bundes müssen so gestaltet und ausgestattet sein, dass in ihnen entweder ein sicherer Verkehr für alle Fahrzeuggrößen möglich ist oder es müssen spezielle Einrichtungen für die einzelnen Fahrzeuggruppen vorhanden sein. Die Gewährleistung dieser Mindestvoraussetzungen des sicheren Schiffsverkehrs auf Bundeswasserstraßen ist Teil des verfassungsrechtlichen Verwaltungsauftrages. Die sichere Nutzbarkeit der Bundeswasserstraßen für die Kleinschifffahrt dient zugleich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmergruppen.

Der insoweit umfassende Auftrag der zuständigen Verkehrsverwaltung darf nicht auf dem Wege einer internen Verwaltungsreform unterlaufen werden, in dem die Aufgabenbeschreibung der WSV auf die Belange der Güterschifffahrt reduziert wird. Er muss vielmehr explizit als Aufgabe der künftigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung verankert bleiben.

Die Verwaltungsreform darf nicht dazu führen, dass Teile der Infrastruktur dem schleichenden Verfall preisgegeben werden.

3. Nationaler Sportbootverkehrsplan

Zur sachgerechten Integration der Belange der Sport- und Freizeitschifffahrt in die weitere Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung wird ein Nationaler Sportbootverkehrsplan (nach dem Vorbild des „Nationalen Radverkehrsplans 2020“) dringend empfohlen. In ihm sind die Entwicklungsziele und Maßnahmen im Sinne der Bundestagsinitiativen zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus mit entsprechender Investiv- und Personalausstattung darzustellen, regelmäßig - z.B. alle fünf Jahre - zu aktualisieren und mit entsprechender Aufgabenzuordnung in der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zu berücksichtigen.

4. Keine Reduzierung der Verkehrsverwaltung auf Eigentumsverwaltung

Eine bloße Eigentümerverwaltung von Bundeswasserstraßen, wie sie für die Nebenwasserstraßen ins Auge gefasst ist, würde dem verfassungsrechtlichen Auftrag des Bundes nicht entsprechen. Die ordnungsgemäße Verkehrsverwaltung von Bundeswasserstraßen geht über die bloße zivilrechtliche Verkehrssicherungspflicht hinaus. Sie kann beispielsweise nicht etwa darin bestehen, dass der Bund Gefahrenstellen möglicherweise lediglich noch markiert oder mit Warnschildern oder Sperrungen versieht, damit dort niemand zu Schaden kommt. Der Bund bleibt vielmehr verpflichtet, für den ordnungs- und widmungsgemäßen Verkehrsablauf zu sorgen, d.h. z.B. auch Störungen zügig zu beseitigen oder zu beheben. Dazu bedarf es fachkundiger und mit diesen Aufgaben betrauter Verkehrsverwaltung.

5. Keine Nutzerfinanzierung von Bundeswasserstraßen

Die Planung des BMVBS, die schiffahrtsbedingten Kosten der Wasser- und Schifffahrtverwaltung zu ermitteln und dann über ein neu zu entwickelndes Gebührensystem zu finanzieren, gehen weit über eine bloße Verwaltungsreform hinaus. Sie werfen die Grundsatzfrage auf, ob die bundesrechtliche Infrastruktur grundsätzlich in ein neues Finanzierungssystem überführt werden sollte.

Die Wassersportverbände lehnen eine solche Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ab.

Die Herstellung und Unterhaltung einer angemessenen überregionalen Verkehrsinfrastruktur ist eine grundlegende staatliche Aufgabe, die dem gesamten Gemeinwesen dient und zugute kommt. Sie erschließt Regionen, Städte, Wirtschafts- und Erholungsräume für die gesamte Wirtschaft und Bevölkerung. Eine kostendeckende Gebührenfinanzierung würde im Bereich des Wassersports dazu führen, dass der maritime Sportverkehr und der Deutschlandtourismus zum Erliegen kommen, weil die Nutzer in attraktive Nachbarländer ausweichen würden. Verwaltungsaufwand und Ertrag stünden außer Verhältnis. Wassersportler würden in sensible Naturräume oder ins Ausland verdrängt.

Wie das Wandern und Radfahren muss auch das Wasserwandern in Deutschland freizügig und gebührenfrei möglich bleiben.

Der gemeinnützige Wassersport ist darauf angewiesen, dass seinen Vereinen diejenigen Wasserflächen, die sie zum Bau und Betrieb ihrer Sportanlagen benötigen, langfristig und planbar zu einem angemessenen ermäßigten Pachtzins überlassen werden, der dem Gemeinwohlbeitrag des Sport entspricht, der hierauf z.B. Steganlagen errichtet, betreibt und auf eigene Kosten unterhält.

6. Einheitliche Betreuung

Sportbootverkehr findet auf allen Bundeswasserstraßen statt, meist sogar auf denselben Verkehrsflächen und in denselben Verkehrsanlagen wie der übrige Schiffsverkehr. Die fachlich und rechtlich einheitliche Betreuung des Systems Bundeswasserstraße ist Grundlage für deren durchgängige und sichere Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmergruppen. Dies hat auch die kürzlich stattgefundene Konferenz „Sicherheit auf See“ ergeben. Die Wasser- und Schifffahrtverwaltung des Bundes verfügt über das notwendige Know-how und die notwendige örtliche Präsenz zur Wahrnehmung dieser Gesamtaufgabe.

Verwaltungsorganisatorisch erscheint es nicht sinnvoll, die Belange der Nicht-Güterschifffahrt aus der verfassungsrechtlichen Gesamtaufgabe der WSV auszugliedern und einer - heute noch nicht bekannten - anderweitigen Stelle zu übertragen. Eine "Konzentration" der WSV auf die Güterschifffahrt lässt befürchten, dass wichtige, faktisch nur einheitlich wahrnehmbare Verkehrsaufgaben entweder vernachlässigt werden oder mit hohem Abstimmungsaufwand in unzähligen Detailfragen von einer - ggf. neu zu schaffenden Verwaltung - wahrzunehmen sind.

Zu den faktisch nur einheitlich wahrnehmbaren Aufgaben zählt dabei auch die Umsetzung der Bundesstagsinitiativen zur Förderung des Wassersports und des Wassertourismus in Deutschland. Überregionaler und internationaler maritimer Tourismus kann nur entwickelt werden, wenn die dazu erforderliche Infrastruktur in einem flächendeckenden Netzwerk von Wasserstraßen zu einheitlichen Nutzungsbedingungen zur Verfügung steht. Wassersport und Wassertourismus sind keineswegs Regionalaktivitäten, die nur in Brandenburg, an der Lahn oder in Mecklenburg-Vorpommern stattfinden.

7. Beteiligung des organisierten Sports

Der organisierte Wassersport übernimmt seit vielen Jahrzehnten wichtige Aufgaben im Bereich der Sportbootschiffahrt. Dazu gehören:

- Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Wassersportanlagen
- regelmäßige Reviergespräche mit Behörden und Verbänden
- Maßnahmen zur natur- und landschaftsverträglichen Ausübung des Wassersports
- Ausbildung, Aufklärung, Sicherheitstrainings, basierend auf der regelmäßigen Auswertung von Unfällen
- Mitwirkung an Marketingmaßnahmen des Bundeswirtschaftsministers zur Förderung des Wassertourismus
- Prüfung und Erteilung von Befähigungsnachweisen

Die Wahrnehmung dieser Aufgaben steht in engem Zusammenhang mit der Tätigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, insbesondere mit deren sachgerechter Planung, Begleitung und Betreuung der künftigen Entwicklung der Sportschiffahrt.

Der Wassersport ist mit seinen internationalen Sportgroßveranstaltungen und seinem Nachfragevolumen und bewirkten Tourismuseffekten ein erheblicher Wirtschaftsfaktor.

Die Wassersportverbände bieten daher - wie bisher - ihre konstruktive Mitwirkung an den weiteren Planungen zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung an und bitten auch weiterhin um rechtzeitige Beteiligung an diesen Verfahren.

Berlin, den 20. September 2012

Die im Forum Wassersport des DOSB zusammengeschlossenen Wassersportspitzenverbände:

- Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV)
- Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV)
- Deutscher Kanu-Verband e.V. (DKV)
- Deutscher Ruderverband e.V. (DRV)
- Verband Deutscher Sporttaucher e.V. (VDST)
- Deutsche Lebensrettungsgesellschaft e.V. (DLRG)
- Deutscher Wasserski- und Wakeboardverband e.V. (DWWV)